

**Příloha č. 3 c)**

**ZVLÁŠTNÍ TECHNICKÉ PODMÍNKY**

**ZÁMĚR PROJEKTU A PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE STAVBY**

**„Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) –  
Ústí nad Labem-Střekov (mimo)“**

**č.j. 12689/2016-SŽDC-SSZ-ÚT1-Bah**

Datum vydání: 27. 07. 2016

## OBSAH

<b>1.</b>	<b>SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA .....</b>	<b>1</b>
1.1.	PŘEDMĚT ZADÁNÍ .....	1
1.2.	HLAVNÍ CÍLE STAVBY .....	1
1.3.	MÍSTO STAVBY .....	2
1.4.	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TRATI .....	2
<b>2.</b>	<b>PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ .....</b>	<b>3</b>
2.1.	ZÁVAZNÉ PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ .....	3
<b>3.</b>	<b>KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI .....</b>	<b>3</b>
<b>4.</b>	<b>POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ .....</b>	<b>3</b>
4.1.	VŠEOBECNĚ .....	3
4.2.	VŠEOBECNÉ POŽADAVKY NA NOVÝ STAV .....	5
4.3.	DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE .....	5
4.4.	ORGANIZACE VÝSTAVBY .....	5
4.5.	ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ .....	6
4.6.	SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ .....	7
4.7.	SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE VČETNĚ DŘT, TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ .....	9
4.8.	INŽENÝRSKÉ OBJEKTY .....	11
4.9.	POZEMNÍ STAVEBNÍ OBJEKTY .....	13
4.10.	ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....	13
4.11.	GEODETICKÁ DOKUMENTACE .....	15
<b>5.</b>	<b>SPECIFICKÉ POŽADAVKY .....</b>	<b>15</b>
5.1.	PODMÍNKY ODEVZDÁNÍ PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE .....	15
5.2.	EKONOMICKÉ HODNOCENÍ A ZÁMĚR PROJEKTU .....	17
<b>6.</b>	<b>SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY .....</b>	<b>18</b>

## 1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

### 1.1. Předmět zadání

- 1.1.1. Předmětem zadání je vypracování Záměru projektu (dále „ZP“) a Přípravné dokumentace (dále „PD“) (dále společně jen „Dokumentace“) na stavbu „Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) - Ústí nad Labem-Střekov (mimo)“ (dále jen „Stavba“) v souladu se zadávací dokumentací a návrhem technického řešení, které zajistí níže uvedené cíle. Tento úsek je jedním ze souboru staveb „Optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“ (dále jen „podkladová SP“). Podkladová SP byla schválena v Centrální komisi Ministerstva dopravy (dále jen „CK MD“) dne 8. 12. 2015, ve variantě **Střed 1**.
- 1.1.2. ZP bude vyhotoven včetně všech povinných příloh nezbytných pro posouzení a vydání stanoviska MD. Součástí ZP bude zpracování ekonomického hodnocení pro posouzení ekonomického efektu projektu metodou CBA (finanční analýza nákladů a přínosů), pokud nebude možné postupovat podle čl. 5.2 dále uvedené směrnice. Vše bude zpracováno v souladu se Směrnicí MD ČR č. V-2/2012 „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“, a v souladu s Prováděcími předpisy pro hodnocení ekonomické efektivnosti a ex-post posuzování nákladů a výnosů, projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest, schválenými Ministerstvem dopravy, v platném znění. Dokumentace hodnocení ekonomické efektivnosti projektu musí umožnit kontrolu použití aplikované metody a pochopení zdrojů dat, předpokladů, parametrů a výsledků výpočtu.

PD rozpracuje a vymezí požadavky na stavbu do podrobností, které specifikují předmět veřejné zakázky v nezbytném rozsahu pro možnost zadání dalšího stupně dokumentace. Zhotovitel PD musí sledovat zpracování nejvhodnějšího technického a ekonomického řešení při respektování schválené varianty SP. Do PD bude následně zapracován závěr z procesu posouzení vlivů stavebního záměru na životní prostředí.
- 1.1.3. Jelikož bude PD sloužit mj. jako dokumentace pro územní řízení je součástí zakázky zajištění úplné dokladové části pro územní řízení, úprava paré dokumentace sloužících pro územní řízení do podoby odpovídající vyhl. č. 499/2006 Sb., příloha 1 v platném znění. Pokud bude pro realizaci stavby nutná změna některého územního plánu, je součástí zakázky rovněž podklad pro pořizovatele změny územního plánu pro tuto změnu.
- 1.1.4. Předmětem zakázky je dále projednání dokumentace s právníky a fyzickými osobami dotčených stavbou, dále dotčenými orgány státní správy a samosprávy v rozsahu nutném pro vydání potřebných stanovisek pro územní řízení včetně podání žádosti o územní rozhodnutí. Součástí předmětu Dokumentace je spolupráce při vydání příslušných rozhodnutí až do nabytí jejich právní moci. PD bude svým obsahem sloužit jako jeden z podkladů pro zadání dalšího stupně dokumentace (projekt stavby), proto musí být zpracována v náležitých podrobnostech.
- 1.1.5. Zhotovitel zajistí jednání o závěrečném projednání připomínek a Objednatelem přijaté připomínky zapracuje do dokumentace. Bez souhlasu Objednatele není oprávněn měnit obsah a rozsah dokumentace. Při projednání zpracovávané dokumentace stavby bude postupovat v součinnosti se zadavatelem a dbát jeho pokynů. Povinností Zhotovitele je zajištění všech průzkumů nezbytných pro zpracování PD.
- 1.1.6. Součástí předmětu zakázky je rovněž zpracování oznámení dle § 6 odst. 5) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Podrobněji dále v kapitole 4. 10.

### 1.2. Hlavní cíle stavby

- 1.2.1. Cílem projektu je rekonstrukce tratě. Úpravy povedou ke kvalitativnímu a kvantitativnímu zlepšení jednotlivých prvků infrastruktury, přesněji definovaných dále v textu.
  - ✓ Zajištění bezpečného a spolehlivého provozu,
    - odstraněním technicky nevyhovujícího stavu ŽDC (vyžilá technická a technologická zařízení),
    - odstraněním rušení protisměrných jízd, z důvodu úrovněových přístupů na nástupiště, peronizací, nebo vysunutím nástupišť za zhlaví (pokud to zlepší jejich dostupnost).

- ✓ Zajištění parametrů pro provoz nákladní dopravy, zejména dostatečné délky staničních kolejí,
  - umožnění provozu nákladních vlaků délky 740m (dosažení délky staničních kolejí 780 m).
- ✓ Splnění parametrů daných technickou legislativou, zejména:
  - umožnění nasazení ETCS (Podle rozhodnutí Evropské komise z 22.07.2009 92009/561/ES musí být trať vybavena ERTMS/ETCS do roku 2020, s možným tříletým odkladem),
  - splnění podmínek TSI v subsystémech infrastruktura (TSI INF 2015, TSI PRM 2015), řízení a zabezpečení (TSI CCS) a energie (TSI ENE 2015), bezbariérový přístup na nástupiště (TSI PRM 2015),
  - parametrů dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 pro hlavní síť (Core Network) nákladní dopravy TEN-T.
- ✓ Snížení provozních nákladů infrastruktury zavedením dispečerského řízení trati a také snížení objemu prostředků nutných na zajištění provozuschopnosti dráhy díky vyloučení nutnosti velkých oprav po dobu hodnocení projektu.
- ✓ Snížení hlukové zátěže pod úroveň platných hygienických limitů.

### 1.3. Místo stavby

#### 1.3.1. Umístění stavby:

- |                           |  |
|---------------------------|--|
| - Kraj:                   | Ústecký  |
| - Katastrální území:      | Litoměřice, Žalhostice, Velké Žernoseky, Libochovany, Církvice, Sebuzín, Brná nad Labem, Střekov |
| - TUDU:                   | 1001G1, 100114, 1001H1, 100116, 1001I1, 100118   |
| - Začátek a konec stavby: | km cca 406,260 až 430,102  |

### 1.4. Základní charakteristika trati

- 1.4.1. Úsek Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem-Střekov (mimo) je součástí trati trati Kolín-Všetaty-Děčín. Dle TTP označen 503A, v JŘ vedený pod č. 072. Řešený úsek zahrnuje celkem 3 dopravní. Jedná se o ŽST Litoměřice dolní nádraží, ŽST Velké Žernoseky a ŽST Sebuzín. Řešený úsek zahrnuje zastávky Litoměřice město a Libochovany. Délka řešeného úseku je cca 23,8 km
- 1.4.2. Stávající železniční trať v tomto úseku je dvojkolejná, elektrizovaná stejnosměrnou napěťovou soustavou 3kV. Traťová rychlost do 100 km/h, zábrzdňá vzdálenost 700 m, třída zatížení D4-100. Průjezdny profil Z-GC.
- 1.4.3. V rámci národního členění se jedná o celostátní dráhu. Traťový úsek je zařazen do sítě TEN-T core network a podle Nařízení EP a Rady (EU) č. 1315/2013 náleží do hlavní sítě nákladní dopravy a do globální sítě osobní dopravy. Dle sdělení Ministerstva dopravy ČR č. 111/2004 je součástí železničních drah, zařazených do Transevropské železniční sítě nákladní dopravy (TERFN). V mezinárodním měřítku je trať součástí nákladního koridoru RFC7, respektive koridoru TEN-T ORIENT/EAST-MED v relaci Bremerhaven/Hamburg/Rostock – Dresden – Kolín – Brno – Wien/Bratislava – Budapest – Arad – Sofia – Thessaloniki/Athína/Burgas/turecká hranice. Trať je zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 1. třídy tratí z hlediska mostů. Podle Prohlášení o dráze 2017 je úsek označen 44000-a zařazen dle TSI INF 2015 do kategorií-P5 a F1.
- 1.4.4. Provozovatelem dráhy je SŽDC, s. o., místním správcem Oblastní ředitelství Ústí nad Labem.

## 2. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ

### 2.1. Závazné podklady pro zpracování

- 2.1.1. Studie proveditelnosti „**Studie proveditelnosti Optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín**“ (zpracovaná SUDOP PRAHA a.s.), projednaná a schválena Ministerstvem dopravy na zasedání Centrální komise dne 8. 12. 2015 s doporučením varianty **Střed 1** (části, nezbytné pro zpracování Dokumentace). SP bude k nahlédnutí pro uchazeče výběrového řízení. Zhotoviteli budou následně předány relevantní části SP.
- 2.1.2. Posuzovací protokol č. j. 18 354/2015-SŽDC-SSZ-ÚT1-Frk ze dne 27. 10. 2015.
- 2.1.3. Schvalovací protokol čj. 54495/2015-SŽDC-O26 ze dne 23. 12. 2015.
- 2.1.4. Stanoviska a vyjádření dotčených složek, s kterými probíhalo jednání při zpracování SP – viz složka Dokladová část a Závěrečné projednání studie proveditelnosti, sestavené SŽDC k 27. 10. 2015 (bude k nahlédnutí pro uchazeče výběrového řízení. Zhotoviteli budou následně relevantní stanoviska a vyjádření předána).

## 3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

- 3.1.1. Stavba bude koordinována s navazujícími záměry:
  - Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov (včetně) – Děčín východ dolní nádraží (mimo), pro niž bude zadána PD a ZP v předstihu před s předmětnou stavbou.
  - Technologická nadstavba trati Kolín – Všetaty – Děčín východ,
  - ETCS Kolín – Všetaty – Děčín východ.
  - Pasivní protihluková opatření na stavbách bydlení v km 408,110-408,930 v úseku Litoměřice d.n. – Sebzín
- 3.1.2. Bude zajištěna koordinace a spolupráce se správcí energetických zařízení při uplatnění energetického zákona č. 458/2000 Sb., v platném znění, na zajištění projektu a realizace příslušných zařízení a přeložek dotčeným správcem. Dále bude zajištěna koordinace a spolupráce se správcí elektronických komunikací podle zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích, v platném znění.
- 3.1.3. Dále bude zajištěna koordinace s dalšími stavbami SŽDC, s. o., ČD, a. s., cizích investorů na pozemcích SŽDC, s. o. a ČD, a. s. a v ochranném pásmu dráhy a stavbami na stavbou dotčeném území.

## 4. POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

### 4.1. Všeobecně

- 4.1.1. Dokumentace musí být vyhotovena a předána podle Pravidel pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi státní organizací Správa železniční dopravní cesty a jinými subjekty č. j. 40952/2012-OIT (účinnost 1. 4. 2013) a dle aktualizovaného „Prováděcího opatření k předávání digitální dokumentace z investiční výstavby“ (č. j. 2347/1999-07 ze dne 03. 12. 1999, ve znění č. j.1162/2002-07 ze dne 17. 05. 2002, č. j. 1615/2003-07 ze dne 21. 08. 2003 a č. j. 6154/04-OI ze dne 01. 11. 2004).
- 4.1.2. PD bude obsahovat v souhrnné technické zprávě vymezení rozsahu stavební a technologické části stavby podle aktuálního číselníku „Přehled traťových a definičních úseků“ (tj. TUDU a staničení (km)) – viz SŽDC (ČD) M 12 Předpis pro jednotné označování tratí a kolejíšť a SR 12 (M) Služební rukověť k předpisu pro jednotné označování tratí a kolejíšť v IS ČD, oboje č. j. 59 792/99-029 ze dne 20. 10. 1999, v platném znění.
- 4.1.3. PD bude obsahovat odpovídající technické řešení stavby a stanoví celkové investiční náklady stavby. PD bude mj. obsahovat dokladovou část, ve které budou soustředěna vyjádření všech dotčených vlastníků, orgánů státní správy a ostatních organizací. Součástí dokladové části bude rovněž souhrnné stanovisko příslušného Oblastního ředitelství ke zpracované dokumentaci, dále pak stanovisko GŘ SŽDC – úsek pro provozuschopnost dráhy, pro řízení provozu a úsek pro modernizaci dráhy (jednotlivých odborů), SŽDC SSZ a dalších dotčených složek SŽDC, dále souhrnné stanovisko GŘ ČD. Práce Zhotovitele na dokladové části bude ukončena až po schválení PD na GŘ SŽDC.

- 4.1.4. Po zahájení prací na dokumentaci svolá Zhotovitel vstupní jednání. V průběhu zpracování bude svolávat dílčí pracovní porady pro upřesnění navrhovaného řešení. Podklady pro jednání zašle vždy nejméně 5 pracovních dnů předem. Okruh pozvaných vždy podléhá předběžnému odsouhlasení Objednatel. Z každého jednání Zhotovitel zpracuje do 10 dnů návrh zápisu a do 30 dnů výsledný zápis, který bude součástí dokladové části PD.
- 4.1.5. V průběhu prací si Zhotovitel PD zajistí všechny potřebné technické podklady u správců dotčených zařízení. Stejným způsobem si v případě potřeby zajistí potřebné vnitropodnikové směrnice SZDC, Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, předpisy SZDC, normy TNŽ apod.
- 4.1.6. Zhotovitel navrhne takové řešení, které umožní využití technologií, dostupných na trhu a certifikovaných pro použití v České republice.
- 4.1.7. V PD budou primárně navrhována řešení, která nevyžadují odchylné řešení od norem a výjimku z předpisů. Bude-li v dokumentaci stavby mimořádně navrhováno technické řešení s využitím odchylného řešení od technických norem ČSN nebo odchylné od ustanovení TNŽ a výjimek z předpisů SZDC, zajistí tyto výjimky nebo souhlas s řešením odchylným Zhotovitel. Případné navrhované výjimečné nebo odchylné řešení bude předem projednáno na pracovní poradě za účasti Objednatel a všech dotčených SZDC s. o.. O vhodnosti využití výjimečného řešení rozhoduje Zhotovitel. Záznamy z těchto porad a budou doloženy v dokladové části.
- 4.1.8. V PD stavby budou respektovány majetkoprávní poměry mezi SZDC, s. o., a ČD, a. s., jakož i mezi dalšími dotčenými vlastníky. Členění dokumentace neboli objektová skladba bude navržena podle tohoto kritéria tak, aby každý PS či SO se týkal pouze jednoho vlastníka, a to stávajícího nebo budoucího.
- 4.1.9. V PD stavby bude rovněž respektováno dělení v rámci ÚMVŽST. V případě ojedinělé nutnosti rozšíření nárokových ploch pro SZDC v rámci ÚMVŽST, je nutné toto projednat a zajistit neprodleně úpravu v projektu ÚMVŽST.
- 4.1.10. Bude zpracován korozní průzkum podle TKP 25A (Ochrana proti elektrochemické korozi a korozi bludnými proudy) včetně komplexního návrhu řešení protikorozní ochrany pro potřebnou odolnost a zabezpečení stavby, vycházející z průzkumem zjištěných hodnot přítomnosti bludných proudů, agresivity půdního prostředí, inženýrských sítí v přilehlé oblasti a s ohledem na elektrizaci tratě.
- 4.1.11. PD musí být projednána se všemi dotčenými subjekty včetně správních úřadů a její součástí budou příslušné souhlasy, či jejich rozhodnutí včetně dokladů o projednání s vlastníky dotčených nemovitostí u dočasných záborů, u trvalých záborů včetně vyjádření se zastavením pozemku, s oddělením zastavěné části, příp. souhlasu s vynětím ze zemědělského půdního fondu nebo lesního půdního fondu. Podmínky stanovené v jednotlivých vyjádřeních budou zapracovány do dokumentace a finančně ohodnoceny v rozpočtové části. PD musí respektovat případné pozemkové úpravy v území. Z veškerého projednání provede zhotovitel PD písemný zápis, který předá Objednateli PD.
- 4.1.12. Zhotovitel se zavazuje, že zapracuje případné změny a doplnění, které vyplnou z Investorem akceptovaných připomínek, projednání či rozhodnutí orgánů, organizací, fyzických a právnických osob, v průběhu zpracování přípravné dokumentace a po jejím odevzdání.
- 4.1.13. Průběžně bude Zhotovitel dokumentace předávat zadavateli vyjádření dotčených účastníků územního řízení a orgánů státní správy s komentářem o návrhu řešení, tak aby mohlo být včas reagováno na podmínky a případná negativní vyjádření.
- 4.1.14. Doklady o projednání s vlastníky dotčených pozemků a staveb nebo jinými oprávněnými subjekty budou doplněny komentářem, jak jsou řešeny jejich podmínky v čístopisu PD a ZP. Vzor dopisu k obeslání vlastníků dotčených nemovitostí bude předložen Objednateli k odsouhlasení.
- 4.1.15. Zhotovitel PD zajistí, aby informace o žadateli, předmětu územního řízení a veřejném ústním jednání byla vyvěšena před konáním veřejného ústního projednání na místech určených příslušným stavebním úřadem. Vyvěšení informace o záměru vhodným způsobem zdokumentuje (např. fotodokumentací) a doloží stavebnímu úřadu.
- 4.1.16. Zhotovitel zajistí stavebně technický průzkum, který určí další postup při rekonstrukci mostních objektů, zdí a využití budov.
- 4.1.17. Předpokládá se, že realizace stavby bude spolufinancována z prostředků Evropské unie. Záměr projektu a přípravná dokumentace stavby musí být zpracovány Zhotovitelem tak, aby rozpočet projektu odpovídal pravidlům spolufinancování z programu OPD 2 (Operational Programme Transport).

- 4.1.18. PD stavby bude zpracována dle zadávací dokumentace. PD stavby bude zpracována v souladu se Směrnicí generálního ředitele č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“, v platném znění.
- 4.1.19. PD stavby bude respektovat obecně platné předpisy, zejména zákony č. 266/1994 Sb. O drahách, č. 183/2006 Sb. Stavební zákon a jejich prováděcí vyhlášky.
- 4.1.20. Navržené technické řešení v PD a ZP bude prioritně odpovídat schváleným územně plánovacím dokumentacím.
- 4.1.21. PD stavby bude respektovat technické specifikace pro interoperabilitu železničního systému, zejména TSI CCS, TSI ENE, TSI PRM a TSI INFR a Směrnici 16/2005 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR.
- 4.1.22. Geodetické a mapové podklady poskytne Objednatel, prostřednictvím Správy železniční geodézie Praha (SŽG), vítěznému Zhotoviteli veřejné zakázky pro vyhotovení Dokumentace.

## **4.2. Všeobecné požadavky na nový stav**

- 4.2.1. Náplní stavby je rekonstrukce ŽST Litoměřice dolní nádraží, ŽST Velké Žernoseky a ŽST Sebužín, zřízení nové odb. Libochovany a rekonstrukce mezistaničních úseků Litoměřice dolní nádraží - Velké Žernoseky, Velké Žernoseky – Sebužín a Sebužín - Ústí nad Labem-Střekov. Trať zůstane dvoukolejná na současném drážním pozemku, s rychlostmi vyplývajícími z nepříznivých směrových poměrů v terénně náročném a chráněném území kaňonu Labe. Bude provedena rekonstrukce všech částí infrastruktury, vyjma těch, které byly obnoveny novým materiálem po roce 2000. Stanice budou peronizovány a částečně redukovány podle podkladové SP s optimalizací technického návrhu.
- 4.2.2. Návrh technického řešení musí respektovat skutečnost, že rekonstruovaná trať prochází památkově chráněným územím.

## **4.3. Dopravní technologie**

- 4.3.1. Provozní a dopravní technologie bude zpracována dle Směrnice generálního ředitele č. 11/2006.
- 4.3.2. Ze schválené SP bude převzat rozsah dopravy a výhledový GVD (varianta Střed 1) a tento bude odsouhlasen SŽDC O26. Budou dopočteny jízdní doby a provozní intervaly a ověřena realizovatelnost výhledového GVD (případně navržena opatření k jeho realizovatelnosti nebo jeho úprava). Budou uvedeny parametry typových vlaků.
- 4.3.3. Bude uvedeno schéma celého řešeného úseku s vyznačením kilometrických poloh hlavních návěstidel a jejich samostatných předvěstí. Budou vypočteny ukazatele propustnosti. Bude uveden přehled frekvencí cestujících ve stanicích a zastávkách a přehled naložených a vyložených vozů za poslední tři roky ve stanicích v řešeném úseku.
- 4.3.4. V souladu s částí Provozní a dopravní technologie podkladové SP bude uvažováno se zachováním manipulační koleje v ŽST Velké Žernoseky.
- 4.3.5. ŽST Litoměřice dolní nádraží je dle předpisu SŽDC D33 Vojenské přepravy, přílohy 1 zařazena mezi tzv. zájmové železniční stanice. Požadavky vyplývající ze zajištění zájmů obrany státu stanoví GŘ SŽDC odbor 30.
- 4.3.6. Všechny spojky a nové odbočky budou důsledně zdůvodněny – viz čl. 5.8.3 ČSN 73 6310.

## **4.4. Organizace výstavby**

- 4.4.1. Bude zpracován návrh postupu výstavby (stavební postupy a jejich harmonogram, vč. vyznačení doby trvání rozhodujících SO a PS).
- 4.4.2. Před navrženým zahájením hlavních stavebních prací (vč. prací na novém TV) bude navržena realizace odb. Libochovany a v mezistaničním úseku Sebužín – Ústí nad Labem-Střekov bude prověřena účelnost a případně navržena provizorní odb. Brná. Dále je třeba minimalizovat počet a délku výluk traťových kolejí směr Polepy a pokud možno zachovat po dobu přestavby kolej pro obrat souprav osobních vlaků v ŽST Litoměřice dolní nádraží.



- 4.4.3. Pro jednotlivé stavební postupy budou zpracována schémata s vyznačením vyloučených částí kolej, popř. TV a ZZ. Každé schéma bude zachycovat výluky vždy v celém řešeném úseku, v daném stavebním postupu – časovém období.
- 4.4.4. V technické zprávě bude uvedeno pro každé časové období s rozdílným rozsahem vyloučených kolejí / TV / ZZ:
- délku trvání výluky v kalendářních dnech (popř. v hodinách u denních nebo nočních výluk zastavující provoz),
  - vymezení vylučovaných kolejí (námezníkem či hrotem výhybky / návěstidlem / kilometricky),
  - vymezení vylučovaného trakčního vedení,
  - činnost zabezpečovacího zařízení (je vhodné se zaměřit zejména na období přepínání ZZ a zajištění jízd vlaků a zjišťování volnosti v těchto obdobích; při všech změnách stavu je nutno přesně specifikovat rozsah funkčnosti ZZ),
  - stručný rozsah prací,
  - počet vlaků, které je třeba odklonit, či odřeknout,
  - přístup mechanizace na staveniště.

#### 4.5. Zabezpečovací zařízení

##### Stávající stav

- 4.5.1. V ŽST Litoměřice dolní nádraží je zřízeno releové zabezpečovací zařízení 3. kategorie, vzor SSSR.
- 4.5.2. V mezistaničním úseku Litoměřice dolní nádraží – Velké Žernoseky je instalován trojznakový obousměrný automatický blok, typ AB 3 -82 s traťovým souhlasem. Jedná se o zařízení 3. kategorie.
- 4.5.3. V ŽST Velké Žernoseky je reléové zabezpečovací zařízení 3. kategorie, typ AŽD 71.
- 4.5.4. V mezistaničním úseku Velké Žernoseky – Sebužín je trojznakový obousměrný automatický blok. Jde o zařízení 3. kategorie.
- 4.5.5. ŽST Sebužín je vybavena reléovým zabezpečovací zařízení 3. kategorie, typ AŽD 71.
- 4.5.6. V mezistaničním úseku Sebužín – Ústí nad Labem-Střekov je trojznakový obousměrný automatický blok. Zařízení je na konci své technické životnosti a je instalováno jako prozatímní. Jde o zařízení 3. kategorie.

##### Požadavky na nový stav

- 4.5.7. Nutno splnit podmínky části 4 Zabezpečovací zařízení Směrnice generálního ředitele č. 16/2005.
- 4.5.8. Pro výhledové nasazení systému ERTMS/ETCS nutno respektovat a využít výsledky realizace pilotního a komerčního projektu zejména v rozsahu:
- zajištění dostatečné kapacity spojových cest v optickém kabelu,
  - zajištění dosažitelnosti všech potřebných informací z nově budovaných zařízení ve stavebních ústřednách SZZ,
  - zajištění dostatečné výkonové rezervy v napájecích systémech.
- 4.5.9. Vlastní výstavba systému ETCS bude řešena samostatnou stavbou „ETCS Kolín – Všetaty – Děčín východ“.
- 4.5.10. Dálkové ovládání z CDP Praha bude pro celý úsek trati Kolín – Všetaty – Děčín řešeno samostatnou stavbou „Technologická nadstavba trati Kolín – Všetaty – Děčín východ“.
- 4.5.11. V ŽST Ústí nad Labem-Střekov bude zřízeno (nebo upraveno a doplněno) pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV) ve smyslu Pokynu generálního ředitele č. 9/2013.
- 4.5.12. V ŽST Velké Žernoseky bude navrženo nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo s řídicí částí v ŽST Litoměřice dolní nádraží. Komunikace v rámci traťového stavědla bude navržena se zálohováním na úrovni přenosových cest.



- 4.5.13. V ŽST Litoměřice dolní nádraží bude navrženo nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo.
- 4.5.14. Na Odb. Libochovany a v ŽST Sebusín bude navrženo nové SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo se samostatnou řídicí částí v ŽST Ústí nad Labem-Střekov. Komunikace v rámci traťového stavědla bude navržena se zálohováním na úrovni přenosových cest.
- 4.5.15. Všechna výše uvedená SZZ budou dálkově ovládána z PPV Ústí nad Labem-Střekov a připravena pro výhledové dálkové ovládání z CDP Praha.
- 4.5.16. S ohledem na nová SZZ je nutno řešit nově ukolejnění včetně nového návrhu KSÚ a TP. Při řešení uzemnění nutno respektovat „Stanovisko k ukládání zemního pásku do kabelové rýhy“ č.j. 3975/2015-O14 z 27.1.2015.
- 4.5.17. K umístění technologických zařízení SZZ využít přednostně stávající budovy a prostory.
- 4.5.18. Součástí PD musí být také řešení problematiky napájení nového SZZ včetně jeho kolejových obvodů.
- 4.5.19. Pro správnou činnost kolejových obvodů nutno zajistit předepsané hodnoty svodové admitance.
- 4.5.20. V části kolejiště, která nevyžaduje použití dodatečně kódované kolejové obvody, mohou být použity počítače náprav, bude-li to provozně a ekonomicky výhodnější, nebo nutné vzhledem k četnosti pojezdů a z toho vyplývající pravděpodobnost ztráty šuntu.
- 4.5.21. Při použití počítačů náprav je nutno respektovat omezení výstavby snímače RSR 122 dle č.j. 57239/2012-OAE z 19.12.2012. Počítače náprav musí vyhovovat TSI CCS, ČSN EN 50238, ČSN CLS/TS 50238-3.
- 4.5.22. V mezistaničních úsecích Litoměřice dolní n. – Velké Žernoseky – Odb. Libochovany – Sebusín – Ústí nad Labem-Střekov budou navržena nová TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu elektronický automatický blok.
- 4.5.23. V mezistaničním úseku Litoměřice dolní n. – Polepy bude navázáno variantně nové nebo provizorně stávající provozované TZZ.
- 4.5.24. V mezistaničním úseku Velké Žernoseky – Žalhostice bude variantně navrženo nové TZZ. 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu automatické hradlo, případně bude realizováno v rámci připravované stavby Revitalizace trati Lovosice – Česká Lípa.
- 4.5.25. V řešených mezistaničních úsecích se předpokládá výstavba nových přejezdových zabezpečovacích. Nová PZS budou 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2. U všech přejezdů je nutno prověřit nutnost jejich existence. Nutno uvažovat se souvisejícími stavebními úpravami přejezdu. Pro všechny uvedené přejezdy bude nutné v rámci PD zajistit od DÚ Rozhodnutí o změně zabezpečení.
- 4.5.26. Součástí PD musí být také řešení problematiky napájení TZZ.
- 4.5.27. Všechna nově vybudovaná zabezpečovací zařízení musí být vybavena diagnostikou dle TS 2/2007 s přenosem diagnostických informací do míst soustředěné údržby.
- 4.5.28. Nutno respektovat Směrnici SZDC 101 Používání provozních aplikací s vazbou na zabezpečovací zařízení č.j. S4665/2014-O12 s účinností od 1.5.2014 – tj. zejména s ohledem na přenos čísla vlaků, atd.
- 4.5.29. Traťový úsek bude vybaven automatickým stavěním vlakových cest.
- 4.5.30. Pro zabezpečení stavebních kolejových postupů vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení.
- 4.5.31. Kabelizace bude navržena podle zásad pro tratě se střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz.

#### **4.6. Sdělovací zařízení**

##### **Popis stávajícího stavu**

- 4.6.1. V úseku Litoměřice dolní nádraží – Ústí nad Labem-Střekov je položen stávající metalický dálkový kabel DK 1 a traťový kabel TTK 8 z roku 1975. Dále je zde položen optický kabel ČD-T. Ve stávajícím stavu je trať vybavena pouze pro místní řízení, tj. všechny dopravní jsou obsazeny dopravním zaměstnancem. V řešeném úseku je k dispozici digitální rádiový systém GSM-R.

#### Požadavky na nový stav

- 4.6.2. Sdělovací zařízení bude navrženo v souladu s částí 5 Sdělovací zařízení Směrnice generálního ředitele č. 16/2005.
- 4.6.3. V celém úseku budou navrženy dvě HDPE trubky Ø 40/33 mm (modrá provozní a černá rezervní), optický kabel o kapacitě 72 vláken a traťový kabel 15XN0,8 v provedení TCEPKPFLEZE. Konstrukce optického kabelu a vyvedení optických vláken bude navrženo v souladu s pokynem SZDC s.o. „Základní technické specifikace optických kabelů a jejich příslušenství v telekomunikační síti SZDC“ č.j. 22942/2015-SZDC-O14 ze dne 29.5.2015. Minimálně 6 vláken optického kabelu bude vyváděno ve všech objektech trakčních napájecích stanic obousměrně, 6 vláken optického kabelu bude vyvedeno pro připojení DŘT na elektrodispečink Ústí nad Labem-Střekov v geograficky oddělené trase oproti stávajícímu kabelu a dále bude minimálně 6 vláken optického kabelu vyvedeno na přejezdech.
- 4.6.4. Navržena bude místní kabelizace k vjezdovým návěstidlům, přejezdům a ostatním prvkům umístěným v kolejišti. Místní kabely budou navrženy v provedení TCEPKPFLEZE.
- 4.6.5. Ve všech železničních stanicích a zastávkách bude navrženo nové rozhlasové zařízení v IP provedení s automatickým hlášením dle jízdy vlaku. Navržené rozhlasové zařízení musí umožnit kontrolu provedeného hlášení a poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE.
- 4.6.6. V železničních stanicích a zastávkách bude navrženo vizuální informační zařízení (v závislosti na počtu cestujících). Vizuální informační zařízení bude v provedení LCD s LED podsvícením. Navržené vizuální obrazové zařízení musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE. Informační systémy musí splňovat TSI PRM.
- 4.6.7. Pro sledování hran nástupiště, podchodů a případně výtahů bude navržen kamerový systém. Pro kamerové systémy musí být splněny technické požadavky dle č.j. 7058/2015-O14 ze dne 13.2.2015. Navržený kamerový systém musí poskytovat informace o poruchách do systému dálkové diagnostiky podle TS 2/2008-ZSE.
- 4.6.8. Pro připojení jednotlivých rozvaděčů EOV, trafostanic 22/0,4 kV (budou-li součástí stavby) a osvětlení bude navržena HDPE trubka Ø 40/33 mm (barvy červené) a optický kabel.
- 4.6.9. Stávající terminály GSM-R v ŽST Litoměřice d.n., Velké Žernoseky a Sebusín budou rozšířeny o funkci zapojovače.
- 4.6.10. Stávající přenosový systém SDH bude zachován a případně doplněn. Veškerý telekomunikační provoz musí být převeden ze stávajících dálkových metalických kabelů na přenosový systém a optické kabely tak, aby stávající dálkové metalické kabely bylo možné opustit. Zohledněna bude stavba „Kontrolně-analytické centrum řízení provozu“.
- 4.6.11. Budou navrženy nové sdělovací rozvody a hodinová zařízení, hlavní hodiny budou řízeny signálem DCF.
- 4.6.12. Prostory s technologickým zařízením staničního zabezpečovacího zařízení budou chráněny autonomním samočinným hasebním systémem (ASHS), popř. kouřovými čidly zapojenými do EZS (v závislosti na požární zprávě). Doporučuje se stavební oddělení zdrojových částí stavebního ústředí.
- 4.6.13. Navržen bude systém dálkové diagnostiky technologických systémů v souladu s TS 2/2008-ZSE. Dálková diagnostika technologických systémů železniční dopravní cesty podle TS 2/2008 – ZSE bude primárně připojena přímo do stávajícího integračního serveru na ústředním stavědle (ÚS) Ústí nad Labem a sekundárně na CDP Praha.
- 4.6.14. Navržené zařízení nesmí být v rozporu se zákonem č.181/2014 Sb. – Zákon o kybernetické bezpečnosti ve znění dalších souvisejících předpisů (prováděcí vyhlášky).
- 4.6.15. Všechna navržená zařízení musí být připravena pro výhledové dálkové ovládání z CDP Praha.
- 4.6.16. Budou-li ve stavbě použity výtahy, musí být jejich řídicí část připojena do systému dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty podle TS 2/2008 – ZSE a jejich komunikační část připojena do železniční služební telefonní sítě.
- 4.6.17. Součástí PD bude demontáž a zpětná montáž traťové části diagnostiky závad jedoucích železničních vozidel. V PD bude řešeno umístění systému kontroly vzhledem k navrženému řízení předmětného úseku – viz 4.5.14.

#### 4.7. Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

##### Popis stávajícího stavu

- 4.7.1. Elektrizace tohoto úseku proběhla v roce 1963. V provozu je na mnoha místech stále původní zařízení, k výměnám docházelo pouze v omezeném rozsahu především ve stanicích, nebo jako odstranění škod po povodních. Celkem se v trati nachází 6 trakčních měníren (TM). Po rekonstrukci provedené v rámci modernizace 1. TŽK jsou Libochovany a Těchlovice.
- 4.7.2. Kabelový rozvod 6kV je rozdílného stáří, podstatná část vyžaduje rekonstrukci.
- 4.7.3. Ve stávajícím stavu se v úseku nachází trakční vedení sestava „J“. V roce 1999 byla provedena optimalizace v omezeném rozsahu, tj. bez výměn izolátorů, nosných a směrových lan a nátěrů. Výměna trolejového lana byla prováděna pouze v nejnútnejším rozsahu.

##### Požadavky na nový stav

- 4.7.2. V celkovém návrhu nutno splnit podmínky části 3 - Elektrická trakce, elektroenergetika, silnoproud a dispečerská řídicí technika Směrnice generálního ředitele č. 16/2005.

##### 4.7.4. Trakční vedení, ukolejnění

- 4.7.4.1. Pro stanovení dimenzování a napájení trakčního vedení trakční proudové soustavy 3 kV, DC optimalizovaného úseku budou v rámci dokumentace provedeny energetické výpočty odpovídající kategorii tratě, nasazení moderních hnacích vozidel a dle požadovaných parametrů rozsahu nákladní a osobní dopravy, které budou vycházet z dopravní technologie. Návrh energetických výpočtů bude zhotovitelem koordinován s energetickými výpočty, prováděnými v rámci studie „Koncepte přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programovacího období 2014–2020 a naplnění požadavků TSI ENE“, která je na základě zadání MD ČR v současné době zpracovávána společností SUDOP Praha, a.s.
- 4.7.4.2. Návrh trakčního vedení musí být v souladu s ustanoveními norem ČSN EN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN EN 50 119 ed.2, ČSN EN 50 367 ed.2, ČSN EN 50 122-1 ed.2. Při návrhu trakčního vedení musí být splněny požadavky vyplývající z TSI ENE.
- 4.7.4.3. Návrh trakčního vedení bude pro tuto stavbu sledovat sestavu „J“ pro stejnosměrnou trakční proudovou soustavu 3 kV, DC s tím, že veškeré provedení izolace bude navrženo v izolační hladině zohledňující výhledovou střídavou trakční proudovou soustavu 25 kV, AC (izolátory pro napětí 25 kV, atd.) mimo svodiče přepětí a úsekové děliče, které budou navrženy pro trakční soustavu 3 kV DC. Úsekové odpojovače budou navrženy s izolátory pro trakční soustavu 25 kV AC a s kontakty vyhovujícími s hlediska proudového zatížení pro soustavu 3 kV DC. Dále budou prověřeny stávající izolační vzdušné vzdálenosti u jednotlivých umělých staveb (mosty, nadjezdy, lávky atd.) a v případě potřeby budou navrženy takové úpravy ~~tak~~, které zajistí, aby vzdušné vzdálenosti vyhovovaly požadavkům pro střídavou trakční soustavu 25 kV AC. Dimenzování trakčního vedení bude vycházet ze závěrů a doporučení související dokumentace „Zpracování energetických výpočtů pro trať Kolín – Všetaty – Děčín“.
- 4.7.4.4. Dle rozsahu návrhu úprav trakčního vedení bude proveden návrh příslušných úprav DOÚO. V rámci potřebných nových kabelových rozvodů budou rozšířeny, popř. nově instalovány ovládací pulty DOÚO. Ovládací pulty budou připojeny do zařízení dispečerské řídicí techniky (DŘT). Venkovní kabelové rozvody DOÚO budou ukládány v zemi.
- 4.7.4.5. V návaznosti na navržený rozsah rekonstrukce železničního spodku a svršku, mostních konstrukcí, trakčního vedení, venkovního osvětlení, úprav zabezpečovacího zařízení a ostatních úprav s tímto souvisejících budou navrženy úpravy ukolejnění dle platných norem a předpisů.
- 4.7.4.6. Z důvodu zamezení negativního ovlivňování úložných zařízení a konstrukcí stejnosměrnými bludnými proudy je nutno v rámci dokumentace provést korozní průzkum dle kapitoly 25, části 25A TKP v platném znění, ve smyslu čl. 3.1.1., odst.4 kapitoly 3. Směrnice generálního ředitele č. 16/2005, v rozsahu potřebném pro zpracování přípravné dokumentace.

#### 4.7.5. Silnoproudé napájení

- 4.7.5.1. S ohledem na rozsah rekonstrukce jednotlivých drážních zařízení v jednotlivých ŽST, zastávkách a dopravních bude proveden návrh rekonstrukce a výstavby kabelových rozvodů nn a rozvodných skříní. Pro nové řešení bude proveden návrh rekonstrukce již nevyhovujících přípojek nn, (vn) pro napájení ŽST, zastávek, odboček a dalších distribučních odběrných míst v trati. Současně bude provedeno napojení nových a rekonstruovaných zařízení osvětlení, EOV a dalších nových odběrů. Nové rozvody budou provedeny kabely uloženými v zemi, kabelové skříně a rozvaděče budou v provedení, které je v souladu s předpisy SŽDC.
- 4.7.5.2. V souvislosti s návrhem nových staničních zabezpečovacích zařízení a traťového zabezpečovacího zařízení bude v traťovém úseku stávající kabelový rozvod 6 kV, 50Hz nahrazen rozvodem novým včetně přílehlých příslušných traťových trafostanic 6/0,4 kV (TTS). V rámci zpracování přípravné dokumentace stavby je nutné posoudit rozvod 6 kV z hlediska úbytků napětí a výkonové schopnosti napájet staniční, traťové i přejezdové zabezpečovací zařízení, případně další požadovanou technologii, která je v současnosti z tohoto rozvodu napájena. Požadujeme, aby byla zpracována provozně – ekonomická analýza porovnávající napájení z rozvodu 6 kV a rozvodu 22 kV zavěšeného na trakčních podpěrách, ve které budou zohledněny i náklady na vybudování a provoz obou systémů. V případě rozvodu 22 kV se předpokládá, že z tohoto rozvodu budou kromě zabezpečovacího zařízení napájeny i odběry v ŽST, EOV a osvětlení.

#### 4.7.6. Napájení zabezpečovacího zařízení

- 4.7.6.1. Návrh napájení technologie staničního zabezpečovacího zařízení, traťového zabezpečovacího zařízení musí splňovat podmínky TNŽ 34 2620, kapitola 19., ČSN 34 2650 ed.2 a současně splňovat ustanovení předpisu SŽDC E8 - Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, v platném znění.

#### 4.7.7. Elektrický ohřev výhybek

- 4.7.7.1. Stanovené výhybky v jednotlivých železničních stanicích a odbočce se vybaví elektrickým ohřevem výhybek (EOV) systémem schváleným SŽDC, s.o. Napájení EOV bude navrženo z lokální distribuční sítě SŽDC (LDSŽ), případně z distribuční sítě ČEZ Distribuce, a.s., odběr elektrické energie zařízení EOV bude pro účely odečtu spotřeby el. energie samostatně měřen. Způsob napájení vlastního systému EOV bude v souladu se stanoviskem O14 č.j. 11545/2016-SŽDC-O14. Pro potřebu zvýšeného elektrického příkonu pro EOV se v návrhu zajistí úpravy v hlavních napájecích rozvodech nn, které v případě nutnosti zahrnou i úpravy v připojení na distribuční síť nn popřípadě vn.
- 4.7.7.2. Ovládání EOV bude řešeno prostřednictvím řídicího rozvaděče v režimech „automatika“ a „ruční obsluha“ se zapojením do systému dálkového ovládání a diagnostiky za respektování podmínek komunikace podle dokumentu SŽDC TS 2/2008-ZSE. Ovládání EOV bude pomocí systému společného s osvětlením, systém umožní dálkový dohled a dálkové i místní ovládání.

#### 4.7.8. Venkovní osvětlení

- 4.7.8.1. V železničních stanicích, na zastávkách a odbočkách bude proveden návrh nového venkovního osvětlení nástupišť a přístupových komunikací pro cestující, v dopravních dále osvětlení nákladkových ploch a osvětlení kolejiště s důrazem na osvětlení pracovních ploch. Návrh osvětlení venkovních železničních prostor bude podle požadavků nové normy ČSN EN 12 464-2 z prosince 2014, platné od 01/2015, se sledováním požadavků Směrnice SŽDC E11 – Předpis pro projektování, realizaci, údržbu a provoz osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC.
- 4.7.8.2. Ovládání osvětlení bude navrženo v režimu automatickém/místním se zapojením do systému dálkového ovládání a diagnostiky za respektování podmínek komunikace podle dokumentu SŽDC TS 2/2008-ZSE. Ovládání osvětlení bude pomocí systému společného s EOV, systém umožní dálkový dohled a dálkové i místní ovládání.
- 4.7.8.3. V rámci dokumentace budou zpracovány a přiloženy Protokoly o určení venkovního osvětlení dráhy dle Směrnice SŽDC E11.

#### 4.7.9. Dispečerská řídicí technika

- 4.7.9.1. Pro řízení nových silnoprůdých technologických zařízení a PETZ v traťovém úseku z pracoviště elektrodispečinku ED Ústí nad Labem bude navrženo v příslušném rozsahu nové zařízení DŘT, které bude kompatibilní se stávajícím systémem v navazujících traťových úsecích.
- 4.7.9.2. Bude navržena dálková diagnostika EOVS a osvětlení, zapojená do systému dálkové diagnostiky technologických systémů (DDTS) v souladu s TS 2/2008-ZSE, systém DDTS bude předmětem části sdělovacího zařízení.

#### 4.7.10. Ostatní

- 4.7.10.1. Ve vnitřních prostorách budovy s umístěním nových technologických zařízení bude navržena nová elektroinstalace.

### 4.8. Inženýrské objekty

#### 4.8.1. Železniční svršek a spodek

##### Stávající stav

- 4.8.1.1. Železniční svršek pochází z let 1974 až 2014. Převládá svršek R65 na pražcích betonových pražcích SB8 a B91S. Rychlost se pohybuje v rozmezí 80 až 100 km/h. Železniční spodek je tvořen zemním tělesem na náspech, v zářezích a odřezích v úbočí nad řekou Labe. Stanice mají úrovnňový přístup k nástupištím.

##### Požadavky na nový stav

- 4.8.1.2. Bude navržena rekonstrukce železničního svršku a spodku v celém rozsahu stavby, vyjma úseků obnovených novým svrškovým materiálem po roce 2000. Tento rozsah prací bude prověřen tak, aby byla splněna podmínka JASPERS k podkladové SP pečlivě zhodnotit nezbytnost rekonstrukce infrastruktury mezistaničních úseků (žel. svršek, žel. spodek). Železniční svršek v traťových, hlavních staničních a předjízdových kolejkách bude navržen tvaru UIC60 na pražcích s upevněním W14, výhybky UIC 60 na betonových pražcích; v ostatních kolejkách nový nebo regenerovaný materiál tvaru S49, bezстыková kolej v plném rozsahu návrhu. Směrové řešení bude navrženo na rychlost vyplývající ze směrových poměrů cca do 100 km/h; dopočteny budou rychlosti V, V130 a V150 (dopočítat i pro úseky řešené dříve v rámci opravných prací). Výhybky budou podle možností navrhovány přednostně jednoduché v základním tvaru. Návrh křižovatkových výhybek a DKS bude projednán se SZDC O13. Řešení stanic vyjde z návrhu v podkladové SP s možnými úpravami, zejména pro zajištění viditelnosti návěstidel a dosažení délky kolejek min. 780 (optimálně 800) m.
- 4.8.1.3. Rekonstrukce železničního spodku zahrne zajištění odvodnění koleje, zajištění parametrů pražcového podloží dle předpisu SZDC S4 a ochranu skalních svahů. Pro návrh železničního spodku bude zpracován podrobný průzkum pražcového podloží dle SZDC S4, četnost sond min. 1 na 100 m trati (1 na 200 m staniční koleje) vč. statické zatěžovací zkoušky. Návrh vsakovacích objektů musí být ověřen průzkumem. Pro návrh ochrany skalních svahů bude zpracován podrobný průzkum.
- 4.8.1.4. Bude navrženo takové řešení, aby množství výkopků bylo minimalizováno příp. využito v rámci stavby.

#### 4.8.2. Nástupiště

- 4.8.2.1. Nástupiště ve všech třech stanicích jsou nízká, úrovnňová.
- 4.8.2.2. Navržena bude rekonstrukce nástupišť v těch úsecích, které projdou i rekonstrukcí železničního svršku a spodku:
- v zastávce Litoměřice město bude navržena rekonstrukce dvojice vnějších nástupišť, přístup bude řešen mimoúrovňově stávajícím podchodem s doplněním bezbariérového přístupu,
  - v ŽST Velké Žernoseky bude navrženo ostrovní nástupiště, přístup bude řešen mimoúrovňově,
  - na zastávce Libochovany budou v nezbytném rozsahu rekonstruována vnější nástupiště, resp. přístup na ně,

– v ŽST Sebusín budou nástupiště zrušena, bude zřízena zastávka v příznivější poloze vůči centru obce.

– KÚ Ústeckého kraje uplatnil ve stanovisku čj. 153/DS/2015 z 27. 4. 2015 požadavek na realizaci nových zastávek Brná nad Labem (km cca 427 – 428), dále byla již dříve prověřována realizace zast. Velké Žernoseky obec v km cca 414,500. Tyto zastávky nejsou součástí Podkladové SP a tím ani předmětné stavby. Technické řešení musí být zpracováno tak, aby následnou realizaci těchto zastávek (za předpokladu prokázání jejich ekonomické a provozní efektivity a obhajitelnosti) neznemožňovalo.

4.8.3. Všechna rekonstruovaná nástupiště budou výšky 550 mm nad TK, s bezbariérovým přístupem, v souladu s ČSN 73 4959, TSI PRM a Ž8. V případě použití výtahů jsou požadovány minimální rozměry výtahové kabiny 1100 x 2100 mm. Nástupiště při osové vzdálenosti 4,75 m budou navržena dle projednání na výrobních poradách, při menší osové vzdálenosti (na zastávkách) z konzolových desek.

#### 4.8.1. Železniční přejezdy

4.8.2. V řešeném úseku se nachází tři úrovňové přejezdy:

- P2963, v km 411,298 na místní komunikaci,
- P2964, v km 411,815 na silnici III/24714,
- P2962, v km 406,242 na místní komunikaci.

4.8.2.1. Bude prověřena možnost zrušení přejezdů a jejich náhrady souběžnou komunikací na jiný přejezd. Všechny prověřované možnosti dle zadání budou doloženy (výkresově, textově) v dokladové části, a to včetně negativních vyjádření dotčených orgánů, správců, vlastníků apod. Ponechané přejezdy budou rekonstruovány tak, aby vyhověly ČSN 73 6380 v platném znění.

#### 4.8.3. Mosty, propustky, zdi

4.8.3.1. U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů a prokázána v souladu se směrnici SZDC č. 16 přechodnost traťové třídy D4 UIC/přidružená traťová rychlost (max. 120 km/hod) a D2/maximální traťová rychlost. V případě nedosažení přechodnosti pro limitní rychlosti rozhodne o dalším postupu Objednatel.

4.8.3.2. Nové mostní objekty a konstrukce musí splňovat ČSN EN 1991-2 na LM 71 se součinitelem  $\alpha = 1,21$  a SW/2 pro 1. třídu trati. Při návrzích rekonstrukcí mostních objektů budou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu.

4.8.3.3. Na mostních objektech bude proveden stavebně technický průzkum nezbytný pro stanovení zatížitelnosti a pro předpokládaný stavební počín (rekonstrukce, sanace,...) a bude zajištěno prostorové uspořádání (VSMP, VMP, obrys šterkového lože). Rozsah průzkumu musí být předem konzultován s SMT. Na základě výsledků stavebně technického průzkumu, statického posouzení a prostorového uspořádání bude rozhodnuto o stavebním počínu na mostním objektu nebo o jeho rekonstrukci.

4.8.3.4. Nové mostní objekty budou navrženy přednostně s průběžným kolejovým ložem.

4.8.3.5. U mostů, které budou sanovány, bude přednostně požadováno prostorové uspořádání dle ČSN 73 6201 včetně nutného obrysu kolejového lože.

4.8.3.6. Nové podchody jsou preferovány monolitické, pokud možno bez dilatačních spár, s rovným dnem, budované pod mostním provizóriem. Odvodnění bude dle možností navrženo gravitační.

#### 4.8.4. Ostatní inženýrské objekty, potrubní vedení, kabelovody, pozemní komunikace apod.

4.8.4.1. Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty, nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací nebo nové komunikace (k technologickým objektům nebo jako náhrada za rušené přejezdy), kabelovody, protihlukové stěny podle hlukové studie a podobně.



#### 4.9. Pozemní stavební objekty

- 4.9.1. Součástí stavby jsou též stavební objekty pro umístění technologie. Ve stanicích a odb. Libochovany bude variantně navrženo umístění technologie a místností pro řízení provozu do současných výpravních budov (v odb. Libochovany do bývalé výpravní budovy) s jejich adaptací, přičemž se požaduje zabezpečení prostor jak proti nepovolenému vniknutí, tak proti znehodnocení havárií médií (technologie nesmí být pod místnostmi s rozvody kapalných médií). K tomu zpracuje Zhotovitel stavebně technický průzkum, pasport objektů a jejich využití. Druhou variantou bude novostavba provozně technologického objektu. Výsledné řešení stanoví zadavatel na podkladě investičního i provozního zhodnocení. Pro PZS, DAK apod. budou navrženy nové bezobslužné objekty.
- 4.9.2. Ve stanicích i na zastávkách musí být zajištěna ochrana cestujících dle vyhl. 177/1995 Sb.
- 4.9.3. Objekty kolidující se stavbou budou odstraněny.
- 4.9.4. Součástí stavby bude též mobiliář, úpravy oplocení a orientační systém. Orientační systém bude ve všech železničních stanicích a zastávkách navržen nově podle aktuálně platných předpisů. Bude provedena koordinace řešení orientace cestujících (zejména osob se sníženou schopností pohybu a orientace) s novým autobusovým terminálem v zastávce Litoměřice město.
- 4.9.5. PD přístřešků a zastřešení bude zpracována dle Směrnicí generálního ředitele č.11/2006 v platném znění dle části E2 v podrobnostech a rozsahu dle E1.4.

#### 4.10. Životní prostředí

##### 4.10.1. V rámci první fáze

- 4.10.1.1. V celé délce připravovaného záměru bude proveden podrobný biologický průzkum v jarním a letním aspektu.
- 4.10.1.2. Upozorňujeme, že záměr zasahuje do CHKO České středohoří, PR Kalvárie a další.
- 4.10.1.3. Rovněž bude požádáno o odůvodněné stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, které bude ihned po obdržení předáno Objednateli a na odd. ŽP SSZ. Součástí žádosti bude mapový výstup s vyznačením lokalit hodnotných z hlediska životního prostředí v okolí stavby.

##### 4.10.2. V rámci druhé fáze

- 4.10.2.1. PD bude zpracována v co největší možné podrobnosti, aby byla plnohodnotným podkladem pro posouzení záměru z hlediska vlivu na životní prostředí. A rovněž, aby v dalších stupních nedocházelo k takovým změnám, které by mohly znamenat opětovný proces posouzení záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

##### 4.10.3. Část B. 3 PD bude uspořádána následovně:

- B.3.1. Souhrnná technická zpráva – popis jednotlivých složek životního prostředí
- B.3.2. Biologický průzkum – v trase celé modernizace trati proběhne podrobný biologický průzkum (v jarním a letním aspektu). Na základě lokálních možností bude zajištěna propustnost stavby pro migrace volně žijících živočichů.
- B.3.3. Dendrologický průzkum - Kapitola bude zpracována v souladu s Metodickým pokynem generálního ředitele ze dne 20. 10. 2015, č.j.: S 23769/2015 – O15, především s částí II, kapitolou VII Kácení vyšší zeleně v případě investic na železniční dopravní cestě. Tato kapitola bude uzavřena závěrem, který bude obsahovat srozumitelné shrnutí, v jakém režimu budou jednotlivé dřeviny/zapojený porost káceny (rozhodnutí o povolení ke kácení, VKP, údržba). Součástí dendrologického průzkumu bude zajištění rozhodnutí o povolení ke kácení dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění k územnímu rozhodnutí. Upozorňujeme, že pokud budou dřeviny káceny v rámci významného krajinného prvku, tak zde podléhají povolovacímu procesu i podlimitní dřeviny. Přílohou kapitoly budou mapové zákresy zjištěné situace.
- B.3.4. Posouzení vlivu na krajinný ráz.
- B.3.5. Akustická studie, měření hluku a vibrací:
- B.3.5.1. Technická zpráva
- B.3.5.2. Měření hluku a vibrací – protokoly



## B.3.5.3. Hlukové mapy – denní/noční doba, s PHO a bez PHO, pro stávající a výhledový stav

Kapitola Hluk a vibrace bude zpracována v souladu s Nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Bude zpracována akustická studie. Součástí studie bude měření stávající hlukové zátěže, kterým bude kalibrován a následně ověřen výpočet. Měření bude v takovém rozsahu, aby co nejlépe charakterizovalo hlukovou zátěž v dané lokalitě. Bude použito synchronní měření. Měřicí body budou odsouhlaseny Objednatel a budou součástí výpočtových bodů. Výsledná naměřená hodnota bude reprezentovat hladinu akustického tlaku zvuku dopadajícího na fasádu posuzovaného objektu, od které bude následně odečtena kombinovaná rozšířená nejistota měření. Ve studii budou definovány všechny použité vstupy, výpočtové body budou umístěny 2 m před fasádou chráněného objektu, pokud možno před okna objektu. U více podlažních objektů budou v rámci výpočtu zohledněna i vyšší patra. Součástí studie bude i prověření staré hlukové zátěže ve vztahu k rozsahu dopravy a rekonstrukce železničního svršku. V podmínkách SZDC se nově zavádí metodika na stanovení příslušných korekcí emisí hluku v závislosti na konstrukci železničního svršku. Pro jasně specifikované úseky s výměnou svršku (nutno ve studii přesně rozlišit) proto doporučujeme její použití. Metodika ve formátu PDF a její on-line aplikace je ke stažení zdarma po zaregistrování na stránkách <http://vlak-hluk.fd.cvut.cz/index.php?file=vystupy&action=show>. Přílohou studie budou hlukové mapy pro stávající a výhledový stav, pro denní a noční dobu. V hlukových mapách budou zakresleny zdroje hluku, výpočtové a měřicí body a ochranné pásmo dráhy.

V akustické studii bude rovněž zpracována kapitola Vibrace. Dále bude zohledněn hluk ze stavební činnosti.

Návrh PHO v Litoměřicích je nutno konzultovat s NPÚ z důvodu zásahu do památkové rezervace.

- B.3.6. Odpadové hospodářství: důraz bude kladen na průzkum kontaminace štěrkového lože pro stanovení množství nebezpečného odpadu a míry recyklace štěrkového lože. V případě vzniku vyzískaného materiálu bude rozsah opětovného využití stanoven kategorizátorem a odborným posudkem oprávněné osoby na posuzování nebezpečných vlastností a bude schválen zástupcem Objednatel. Kontaminace štěrkového lože a ostatních zemín z demolovaných objektů (včetně výkopových zemín) bude určena na základě předběžného průzkumu, včetně chemického složení (geotechnické sondy atp.). Další částí bude i mapa s vtypovanými možnými deponiemi a mezideponiemi pro materiál za stavby.

Náklady v rámci odpadového hospodářství budou vyspecifikovány jako samostatná položka, která bude součástí rozpočtů jednotlivých PS a SO. Vždy bude uvedeno, zda jsou přebytečné zeminy z výkopů nebo demolic v objemech odhadnuty nebo je proveden výpočet. A dále budou uvedeny jednotkové ceny vztažené na 1 tunu (odpad i materiál).

Pro recyklaci štěrkového lože, případně stavebních odpadů, bude s příslušným správním úřadem projednáno umístění recyklační základny, včetně podmínek pro její provoz (přístupové cesty, rozptylová studie, vodohospodářská ochranná opatření atp.)

## B.3.7. Zemědělská příloha

## B.3.8. Lesní příloha

- 4.10.3.1. V případě **rekonstrukcí mostů** a propustků bude upřednostňováno zachování stávajícího profilu (případně jeho zlepšení). U objektů s migrační funkcí bude plně respektována Metodika AOPK ČR (1995): „Metodika křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů“.
- 4.10.3.2. **Dokladová část** bude obsahovat kapitolu Životní prostředí, která bude uspořádána do samostatné podsložky dokladové části. Zde budou řazena následující vyjádření: k lokalitám NATURA 2000, rozhodnutí o povolení ke kácení, rozhodnutí o zásahu do VKP, výjimky, atp.
- 4.10.3.3. Na základě podrobně zpracovaných částí PD a biologického průzkumu, bude zpracováno **oznámení v rozsahu dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění**. V části dokumentace B, bodě 4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry - budou vyhodnoceny kumulativní vlivy i okolních navazujících staveb (Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) – Litoměřice dolní n. (mimo) a Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov (včetně)-Děčín východ (mimo)).
- 4.10.4. Zpracované oznámení Zhotovitel zašle prostřednictvím elektronické pošty k připomínkám na odd. ŽP SSZ, minimálně 14 dní před plánovaným odevzdáním. Po zpracování připomínek bude proveden tisk oznámení a jeho předání v počtu o tři výtisky a 2 verze v elektronické podobě (CD) přesahující počet vyhotovení stanovený na základě dohody zhotovitele s příslušným úřadem k posouzení dle § 6 odst. (5) zákona č. 100/2001 Sb.

4.10.4.1. Součástí oznámení v rozsahu dokumentace bude i **vyhodnocení stavebního záměru z hlediska Směrnice o vodách (2000/60/ES)**, zde především článek č. 4 (7) a rovněž **vyhodnocení odolnosti stavebního záměru vůči klimatickým změnám dle Směrnice č. 2014/52/EU**, kterou se mění Směrnice č. 2011/92/EU, o posuzování vlivů na životní prostředí. Obě vyhodnocení budou uvedena zvlášť v položkách rozpočtu. (Podrobnosti budou sděleny na vstupním jednání, které svolá zhotovitel oznámení v rozsahu dokumentace).

#### 4.11. Geodetická dokumentace

4.11.1. Geodetická dokumentace bude vyhotovena a předána v souladu s přílohou č.1 Směrnice generálního ředitele č. 11/2006, ve znění pozdějších změn a doplňků s úpravou v části I.3 Geodetické a mapové podklady včetně doplňujících geodetických a mapových podkladů :

- Jako třetí odstavec se se doplňuje „Body železničního bodového pole (ŽBP) se navrhuji, stabilizují, zaměřují a dokumentují podle Metodického pokynu ředitele SŽG Praha č.05/2011 (prozatímní) Pro tvorbu ŽBP - č.j. 2479/2011-SŽG PHA-Ř ze dne 1.12.2011“,
- Stávající třetí odstavec se nahrazuje textem „Způsob zaměřování a zobrazování objektů železniční dopravní cesty je stanoven Metodickým pokynem ředitele SŽG Praha č.01/2012 (prozatímní) Opatření k zaměřování objektů železniční dopravní cesty, fotokatalogy - č.j. 370/2012-SŽG PHA-Ř (účinnost 13.2.2012)“, (oba dokumenty jsou umístěny na adrese [www.szdc.cz/o-nas/organizacni-jednotky-szdc/szg-praha/dokumenty-ke-stazeni](http://www.szdc.cz/o-nas/organizacni-jednotky-szdc/szg-praha/dokumenty-ke-stazeni))
- Stávající čtvrtý odstavec se nahrazuje textem „Geodetické a mapové podklady a jejich doplnění se zpracovává podle Pravidel pro vzájemnou výměnu digitálních dat mezi státní organizací Správa železniční dopravní cesty a jinými subjekty č.j. 40952/2012-OIT“ (účinnost 1.4.2013) (dokument je umístěn na adrese [www.tudc.cz](http://www.tudc.cz)).
- Tato úprava se týká i odstavce Související dokumenty v základní části Směrnice generálního ředitele č.11/2006.

4.11.2 Na řešené trati existuje platné ŽBP splňující TKP staveb státních drah. ŽMP (železniční mapové podklady) budou poskytnuty z archivu Správy železniční geodézie (SŽG).

4.11.3 Případné doplnění dalších geodetických a mapových podkladů (při umístění nových objektů mimo stávající hranici dráhy nebo z důvodu zastaralých podkladů či účelového mapování objednaného projektantem) si zajistí Zhotovitel dle předpisů uvedených v odst. „Geodetická dokumentace“ tohoto dokumentu.

4.11.4 Geodetická dokumentace musí být ověřena úředně oprávněným zeměměřickým inženýrem (fyzická osoba, které bylo uděleno úřední oprávnění podle § 13 odst.1, písm. a) a c) zákona č. 200/1994 Sb. o zeměměřictví, v platném znění).

## 5. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

### 5.1. Podmínky odevzdání přípravné dokumentace

5.1.1. Přípravná dokumentace bude obsahovat odpovídající technické řešení stavby a stanoví celkové investiční náklady stavby. Dokumentace bude přehledně upravena, všechny části budou řádně očíslovány a popsány a opatřeny seznamem v nich uložené dokumentace.

5.1.2. Čistopis přípravné dokumentace bude zhotovitelem autorizován minimálně ve třech soupravách, tj. opatřen razítkem příslušné autorizované osoby a jejím podpisem. Na koordinačních výkresech ve všech soupravách bude potvrzení zhotovitele PD o provedené podrobné koordinaci jednotlivých profesí a navazujících objektů a provozních souborů stavby s otiskem razítka odpovědných autorizovaných osob a jejich podpisem.

5.1.3. Pokyny pro odevzdání Dokumentace:

- Přípravná dokumentace k připomínkám a projednání v rámci SŽDC.

*Počet vyhotovení:*

2 x v listinné podobě, soupravy 1 – 2 s označením „dokumentace k projednání“

+ 2 x situační výkresy stavby

20 x v digitální podobě ve formě uzavřené obecně přístupné („pdf“)

Dále dle potřeby k projednání (výkaz výměr)

- Přípravná dokumentace se zapracovanými připomínkami.

*Počet vyhotovení:*

2 x v listinné podobě, soupravy 1 – 2 s označením „PD po zapracování připomínek“

3 x v digitální podobě ve formě uzavřené obecně přístupné („pdf“)

Dále dle potřeby k projednání

- Oznámení v rozsahu dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

*Počet vyhotovení po připomínkách odd. ŽP:*

o tři výtisky a 2 verze v elektronické podobě (CD) přesahující počet vyhotovení stanovený na základě dohody Zhotovitele s příslušným úřadem k posouzení dle § 6 odst. (5) zákona č. 100/2001 Sb.

Dále dle potřeby k projednání

- Kompletní přípravná dokumentace se zapracovaným závěrem z procesu posouzení vlivů stavby na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění – dokumentace pro územní řízení po zapracování připomínek z projednání (včetně kompletní dokladové části) k okamžitému podání žádosti o ÚR (čistopis).

*Počet vyhotovení:*

4 x v listinné podobě, soupravy 1 – 4

V digitální podobě:

5 x CD/DVD – 1 x otevřená a 4x uzavřená forma, bez rozpočtů

3 x CD/DVD – uzavřená forma, vč. rozpočtu

4 x CD/DVD – rozpočet stavby 2x v otevřené a 2x v uzavřené formě

- Záměr projektu vč. všech povinných příloh a ekonomického hodnocení k projednání

*Počet vyhotovení:*

2 x v listinné podobě, soupravy 1 – 2

V digitální podobě:

3 x v digitální podobě v otevřené formě vč. CBA tabulek

Záměr projektu (čistopis) ke schválení do Centrální komise MD.

*Počet vyhotovení:*

4 x v listinné podobě, soupravy 1 – 4

4 x v digitální podobě ve formě uzavřené obecně přístupné („pdf“) + 2x otevřená forma

- Vydání pravomocného územního rozhodnutí, popř. vydání vyjádření stavebního úřadu podle §15 stavebního zákona

- Přípravná dokumentace (čistopis) ke schválení na SZDC

*Počet vyhotovení:*

1 x v listinné podobě

3 x v digitální podobě ve formě uzavřené obecně přístupné („pdf“)

- Kompletní přípravná dokumentace po ukončení územního řízení a schválení v rámci SZDC.

*Počet vyhotovení:*

1 x v listinné podobě vč. rozpočtů, soupravy

2 x v digitální podobě v otevřené formě vč. rozpočtů

2 x CD/DVD – struktura TreeInfo, kompletní otevřená verze dokumentace

10 x v digitální podobě v uzavřené formě, bez rozpočtu (pro další stupeň dokumentace)

Dokladová část “H” – bude rozdělena:

- projednání dokumentace na poradách, záznamy a zápisy z porad,
- projednání se státní správou + dotčené orgány,
- projednání se správci inženýrských sítí,
  - vyjádření k úpravě a přeložkám sítí,
  - vyjádření k existenci sítí, včetně kontaktů na vytýčení,
- projednání – smlouvy s vlastníky dotčených nemovitostí (pozemků a staveb) nebo jinými oprávněnými,
- předjednání s případnými budoucími vlastníky vyvolaných investic,
- stanoviska k dokumentaci z připomínkového řízení, jejich projednání včetně rozhodnutí o akceptování.

5.1.4. Řazení dokladů bude přehledné se seznamem s pořadovými čísly, uvedením adres, č. j. a platností dokumentů, popř. kontaktů. Ke všem dokladům z projednání je nutný komentář Zhotovitele, jak jsou řešeny připomínky obsažené ve vyjádřeních, resp. zda jsou vyjádření kladná. Vyjádření mající formu rozhodnutí musí být opatřena potvrzením o nabytí právní moci.

5.1.5. Dle potřeby a požadavků příslušných úřadů bude zhotoven počet výtisků a podkladů pro projednání a podklady pro jednotlivá územní řízení a dle potřeby pro projednání, budou Objednateli průběžně poskytovány části digitální verze.

## 5.2. Ekonomické hodnocení a Záměr projektu

5.2.1. Dle Směrnice MD ČR č. V-2/2012 čl. 5.2 není ekonomické hodnocení efektivnosti požadováno v tom případě, jestliže od schválení příslušné SP nedošlo k takovým změnám parametrů projektu (např. technickým, časovým – harmonogram či finančním), které by podstatně ovlivnily hodnocení ekonomické efektivnosti celého tahu/trati.

5.2.2. V opačném případě bude ekonomické hodnocení zpracováno podle „Metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti a ex-post posuzování nákladů a výnosů, projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest“ (dále jen Metodika) a Prováděcích pokynů k Metodice. resp. podle aktuální verze pokynů platných v době zpracování ZP.

5.2.3. Bude obsahovat vyčíslení nákladů a přínosů vč. vypracování CBA tabulek finanční a ekonomické analýzy, jejichž šablony jsou zveřejněné ve Věstníku dopravy č. 05/2014, Příloha 1 a 2.

5.2.4. Dokumenty jsou dostupné na [http://www.mdcr.cz/cs/Vestniky/Vestnik\\_dopravy.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Vestniky/Vestnik_dopravy.htm)

5.2.5. Hodnocení ekonomické efektivnosti investice bude postupovat dle vyhlášky „Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury“ prokázané metodou CBA.

5.2.6. Záměr projektu bude zpracován podle Směrnice MD ČR č. V-2/2012 v platném znění upravující postupy MD, investorských organizací a SFDI v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu.

5.2.7. Náklady stavby budou zpracovány podle „Směrnice generálního ředitele č. 20/2004 k členění nákladů stavby a SZDC, s. o.“ ze dne 19. 11. 2004 (Závazný způsob členění nákladů stavby a závazné vzory jednotlivých formulářů pro zpracování položkových a souhrnných rozpočtů) a „Dodatku č. 3 změny v řazení vybraných položek do souhrnného rozpočtu“ č. j. 2245/05-OI ze dne 27. 10. 2006, které budou součástí dokumentace. Budou rozděleny podle majetku Správa železniční dopravní cesty, státní organizace a ostatní.

5.2.8. Souhrnný rozpočet PD bude respektovat vývoj inflace podle pokynů Objednatele v době dokončování PD.

5.2.9. V nákladech stavby musí dokumentace obsahovat náklady v A 1.2 IIČ ve výši dle Směrnice generálního ředitele č. 20/2004 a též náklady na činnost koordinátora bezpečnosti v souladu s č. j. 39431/07-OI z 30. 11. 2007.

- 5.2.10. V souhrnném rozpočtu PD je nutné zohlednit budoucí náklady na poradenské firmy, náklady na zpracování zprávy o bezpečnosti ke kolaudaci stavby a publicitu (Billboard, slavnostní zahájení/ukončení, banner, pozvánka, tisková zpráva, inzerce, pamětní deska). Jednotlivé ceny za publicitu jsou stanoveny SZDC s. o. a budou předány v aktuální formě na požádání v průběhu projednávání PD.
- 5.2.11. Dokumentace bude obsahovat položkový rozpočet v digitální i tištěné podobě. Výkaz výměr bude vycházet z OTSKP (Oborový třídník stavebních konstrukcí a prací) a třídníku železničních prací. Náklady na vyzískaný materiál budou oceněny v souladu se Směrnicí generálního ředitele č. 11/2004 ve znění všech změn a dodatků. Vyzískaný materiál vkládaný do stavby bude oceněn v řádku B. 1.3 souhrnného rozpočtu – hodnota prací a vyzískaného materiálu dodávaných Objednatелеm.

## 6. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

- 6.1.1. Zhotovitel se zavazuje provádět Dokumentaci v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s interními předpisy a dokumenty Objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), **vše v platném znění.**
- 6.1.2. Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke všem svým interním předpisům a dokumentům následujícím způsobem:

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

**Technická ústředna dopravní cesty,**

Oddělení typové dokumentace

Nerudova 1

772 58 Olomouc

kontaktní osoba: p. Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 241, 972 741 769, mobil: 725 039 782,

e-mail: [typdok@tudc.cz](mailto:typdok@tudc.cz), www: <http://typdok.tudc.cz>, <http://www.tudc.cz/> nebo

<http://www.szdc.cz/dalsi-informace/dokumenty-a-predpisy.html>.

Schválil:

Vypracoval: Ing. Michal Bahenský

Dne: 27. 07. 2016

**Ing. Bohuslav Stečínský, MSc.**

náměstek ředitele SZZ pro techniku